

# **Gemeinsame Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit in Deutschland 2021-2030 („Pakt für Verkehrssicherheit“)**

## **I. Ausgangspunkt Jahr 2021**

- Das Verkehrssicherheitsprogramm des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus dem Jahr 2011 läuft im Jahr 2020 aus.
- Die anhaltenden Rückgänge der Getötetenzahlen der vergangenen Jahre haben sich in der aktuellen Dekade verlangsamt. In einzelnen Jahren zeigt sich immer wieder ein Anstieg bei den Getötetenzahlen. Die Zahl der Schwerverletzten ist seit Jahren nicht gesunken. Im Jahr 2018 starben 3.275 Menschen im Straßenverkehr in Deutschland, 67.967 wurden schwer verletzt.
- Im Koalitionsvertrag aus dem Jahr 2018 ist festgelegt, dass sich die Koalition der mittelfristigen Einführung der „Vision Zero“ als Leitbild der Verkehrssicherheitsarbeit verpflichtet.
- Das BMVI will dem sich abflachenden Trend mit einer zwischen Bund, Bundesländern, Kommunen und weiteren Akteuren (u. a. Verbände, Industrie, Forschung) abgestimmten Strategie entgegenwirken. Diese Strategie bildet den Ausgangspunkt für Maßnahmen- und Aktionsprogramme aller Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit.
- Der Bund sieht sich in diesem Prozess als zentraler Akteur, Initiator und Koordinator. In diesem Sinne geht der Bund mit einem neuen Verkehrssicherheitsprogramm der Bundesregierung für den Zeitraum 2021 bis 2030 voran. Dort übernimmt er Verantwortung für die Bereiche Gesetzgebung, Förderung bei Forschung und Entwicklung und die Straßeninfrastruktur in seiner Zuständigkeit. Das Verkehrssicherheitsprogramm stellt den Beitrag des Bundes zu dieser Strategie dar.
- Die Bundesländer und Kommunen verantworten die Bereiche Überwachung, Verkehrserziehung sowie Straßeninfrastruktur in ihrer Zuständigkeit. Die Industrie treibt technische Entwicklungen weiter voran. Verbände und weitere Akteure unterstützen die verstärkte Integration von Verkehrssicherheitsaspekten bei Ihren Interessensgruppen aber auch Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit innerhalb ihrer Institutionen.
- Das BMVI ruft alle Akteure dazu auf, sich mit eigenen Maßnahmen und Selbstverpflichtungen zu deren Umsetzung zu dem Gesamtziel der Strategie zu bekennen. Damit soll der Stellenwert der Verkehrssicherheit in der Arbeit der Akteure weiter erhöht werden.
- Die Entwicklung der Verkehrssicherheit unterliegt verschiedenen Rahmenbedingungen. Hierzu gehören u. a. ein steigendes Güterverkehrsaufkommen verbunden mit einer fortschreitenden Änderung im Konsumverhalten oder ein steigendes Mobilitätsbedürfnis. Weitere Zielfelder in der Mobilität sind beispielsweise die Leistungsfähigkeit, Umweltverträglichkeit, beschränkte finanzielle und personelle Ressourcen und der demografische Wandel. Aber auch die verschiedenen Zuständigkeiten innerhalb der föderalen Struktur sind bei der Verkehrssicherheitsarbeit zu berücksichtigen.

## II. Gemeinsames Vorgehen aller Akteure unter dem Leitbild

### „Sichere Mobilität – jeder trägt Verantwortung, alle machen mit.“

- Die Träger dieser gemeinsamen Strategie für die Verkehrssicherheitsarbeit bekennen sich im Sinne der "Vision Zero" zu dem gemeinsamen Ziel der weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. Neben den Verkehrsteilnehmenden selbst, stehen alle Akteure in der Verantwortung für mehr Verkehrssicherheit. Diese geteilte Verantwortung bedingt eine koordinierte Umsetzung verschiedener Maßnahmenansätze in Bezug auf den Menschen, die Infrastruktur und die Fahrzeuge. Verkehrsteilnehmende machen Fehler und können aufgrund der einwirkenden Kräfte im Falle eines Verkehrsunfalls, diese nur schwer unbeschadet überstehen. Deshalb ist der Straßenverkehr so auszugestalten, dass Fehler nicht in schwerwiegenden Unfallfolgen enden.
- Diese Strategie steht im Einklang mit dem „Strategischen Aktionsplan zur Straßenverkehrssicherheit“ der Europäischen Kommission. Die Zahl der Verkehrstoten soll in Deutschland bis 2030 um 40% reduziert und die Zahl der Schwerverletzten signifikant gesenkt werden. Der Bund, die Bundesländer und die Kommunen werden geeignete Maßnahmen treffen, um in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich mit einer entsprechenden Reduktion der Getöteten- und Schwerverletztetenzahl zur Zielerreichung beizutragen.
- Der Grad der Zielerreichung hängt dabei maßgeblich von der Beteiligung der einzelnen Akteure an dieser gemeinsamen Strategie ab. Deshalb sind auch die Beiträge und Maßnahmen der weiteren Akteure der Verkehrssicherheitsarbeit erforderlich und es wird begrüßt, wenn diese Strategie möglichst umfangreich mitgetragen wird.
- Der Handlungsbedarf ergibt sich aus dem Unfallgeschehen, der gesellschaftlichen Relevanz und den zukünftigen Herausforderungen der Mobilität. Insgesamt 12 Handlungsfelder setzen Schwerpunkte und zeigen das Verbesserungspotenzial für die Verkehrssicherheitsarbeit auf. Innerhalb der Handlungsfelder sind die Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit der Akteure in Bezug auf den Mensch, die Infrastruktur und die Fahrzeuge notwendig. Überschneidungen zwischen den Handlungsfeldern sind kaum vermeidbar, spiegeln damit aber auch die Komplexität der Verkehrssicherheitsarbeit wider.
- Ziel der Handlungsfelder ist es, dass die Akteure ihre Handlungsmöglichkeiten in einem oder mehreren Handlungsfeldern erkennen und hiernach Ihre Maßnahmen ausrichten können. Durch die Definition der Handlungsfelder sollen sich Maßnahmen in den späteren Prozessen bei der Verfolgung der gemeinsamen Strategie im besten Fall ergänzen oder Synergieeffekte genutzt werden können.

### III. Handlungsfelder

#### Sichere Mobilität – Jeder trägt Verantwortung, alle machen mit. (Querschnittshandlungsfeld)

Ein Kernaspekt des „Vision Zero“-Ansatzes stellt die geteilte Verantwortung für einen sicheren Straßenverkehr zwischen den Verkehrsteilnehmenden, der Verwaltung, dem Gesetzgeber, der Politik auf Bundes-, Bundesländer- sowie Kommunalebene und den privaten Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit dar. Die Verkehrssicherheitsarbeit ist eine Querschnittsaufgabe. Dies erfordert eine gemeinsame Zielsetzung und Zusammenarbeit auf unterschiedlichen Ebenen zwischen Bund, Bundesländern und Kommunen sowie den öffentlichen, privaten und ehrenamtlichen Akteuren. Dies muss noch stärker integriert und koordiniert aber auch transparent gemacht werden. Dabei sollen auf allen Ebenen und in allen Bereichen vorhandene Verbesserungspotenziale ausgeschöpft werden. Aus einer stärkeren Sensibilisierung für die Verkehrssicherheit bei allen Verantwortlichen soll eine Selbstverpflichtung zu Verkehrssicherheitsmaßnahmen vor allem innerhalb des eigenen Aufgabenbereiches resultieren. Dies betrifft auch ein an Verkehrssicherheitsaspekten ausgerichtetes betriebliches Mobilitätsmanagement bei öffentlichen und privaten Arbeitgebern. Die interdisziplinäre Zusammenarbeit aller Akteure gilt es zu stärken und auszubauen. Geteilte Verantwortung bedeutet dabei auch die Gewährleistung der Verträglichkeit aller Mobilitätsformen und Verkehrsmittel in einem räumlich begrenzten Straßenraum.

#### Mobilität von Kindern und Jugendlichen

Junge Verkehrsteilnehmende sind aufgrund der Erfolge der Verkehrssicherheitsarbeit sehr sicher im Straßenverkehr unterwegs. Kinder verunglücken noch am häufigsten als Pkw-Insassen, gefolgt als zu Fuß Gehende und Radfahrende. In diesen Altersgruppen werden die Grundlagen für ein sicheres Verhalten erlernt und eine umweltschonende Mobilität gefördert. Kinder und Jugendliche sind besonders wichtig für unsere Arbeit und stehen im Fokus einer Vielzahl von Maßnahmen. Kinder bedürfen im Straßenverkehr des besonderen Schutzes aller gesellschaftlichen Kräfte. Hierzu zählen z. B. die Bundesländer, Kommunen, Schulen und die Eltern als Vorbilder. Mobilitätsbildung in Kitas, der Schulbeginn und Schulwechselsituationen, die Straßeninfrastruktur, der Fuß- und Radverkehr im Rahmen der Schulwegsicherheit und der Insassenschutz von Kindern in und auf Fahrzeugen sind Beispiele für Themen in diesem Handlungsfeld. Es wurde sehr viel erreicht. Der erreichte Standard muss gehalten und weiter verbessert werden. Es darf kein Nachlassen in den Bemühungen geben.

#### Sicherer Radverkehr

Für den stetig wachsenden Radverkehr – auch im Zusammenhang mit der zunehmenden Nutzung von Pedelecs – muss die Verkehrssicherheit verbessert werden. Dafür müssen vorhandene erfolgreiche Lösungskonzepte besser umgesetzt und neue Maßnahmenansätze auf Basis von wissenschaftlicher Forschung erarbeitet werden. Dabei kommt der Infrastruktur an Knotenpunkten eine besondere Bedeutung zu. Herausforderungen betreffen u. a. die zunehmende Mobilität im Alter (auch aufgrund der demographischen Entwicklung), Verkehrsregelungen, eine sichere und leistungsfähige Infrastruktur für alle Altersgruppen gerade auch bei unterschiedlichen Geschwindigkeitsniveaus. Neben den Unfällen an Knotenpunkten sind auch Alleinunfälle oder Unfälle mit dem ruhenden Kfz-Verkehr weiter zu verringern. Im Fokus soll auch die Entschärfung der Konflikte zwischen Radfahrenden, zu Fuß

Gehenden oder Nutzenden neuer Mobilitätsformen z. B. Elektrokleinstfahrzeugen stehen. Es geht insbesondere darum, die Entwicklung der Unfall- und Verunglücktenzahlen von der gewünschten Entwicklung des Verkehrsaufkommens mit Fahrrädern als ökologische, aktive und moderne Mobilitätsform zu entkoppeln. Im Radverkehr soll neben tatsächlichen objektiven Gefahren auch das subjektive Sicherheitsempfinden stärker berücksichtigt werden. Die für die Verkehrssicherheit positiven technologischen Entwicklungen bei Fahrrädern, Pedelecs oder anderen entsprechenden Fahrzeugen werden gefördert.

#### Sicherer Fußverkehr und Teilhabe für Alle

Zu Fuß gehen liegt im Trend. Mit Blick auf diesen Trend, aber auch mit Blick auf den demografischen Wandel, muss die Sicherheit dieser Form der Mobilität deutlich verbessert werden. Zu Fuß Gehende verunglücken vor allem beim Queren von Straßen, was durch ungünstige Sichtverhältnisse begünstigt werden kann, aber auch im Bereich von Kreuzungen. Gerade Senioren und Seniorinnen verunglücken häufig als zu Fuß Gehende. Bislang sind aufgrund des demographischen Wandels und der wachsenden Mobilität in dieser Altersgruppe nur geringfügige Rückgänge bei Unfallzahlen festzustellen. Alle Verkehrsteilnehmenden haben das Recht auf eine sichere Mobilität, jedoch sind nicht alle Verkehrsteilnehmenden aufgrund ihres Alters, ihrer Fortbewegungsart oder aufgrund von Erkrankungen gleich leistungsfähig. Eine verantwortungsvolle Gesellschaft sollte dies – auch vor dem Anstieg der Menschen mit Assistenzbedarf sowie mobilitätseingeschränkte Personen – besonders berücksichtigen.

#### Motorradfahren – gut und sicher

Motorradfahrende haben in der Vergangenheit nicht in gleichem Maße von den Verbesserungen in der Verkehrssicherheit profitiert wie beispielsweise Pkw-Insassen. Sie weisen noch ein vergleichsweise hohes Unfallrisiko und eine hohe Verletzungsschwere auf, nicht zuletzt aufgrund der eingeschränkten Möglichkeiten zur Erhöhung der passiven Sicherheit. Motorradfahren hat in Deutschland einen hohen Freizeitwert und ist in vielen Altersgruppen eine beliebte Fortbewegungsart. Die Unfallzahlen unterliegen stärker als andere Verkehrsbeteiligungsarten den Schwankungen aufgrund von Witterungsbedingungen und treten lokal – je nach Attraktivität von Strecken – unterschiedlich gehäuft auf. Unfälle auf Landstraßen – oftmals mit Anprall an ein Hindernis neben der Fahrbahn – zeichnen sich dabei durch eine besonders hohe Unfallschwere aus. Innerorts konzentriert sich das Unfallgeschehen stärker an Knotenpunkten. Je nach Ortslage unterscheiden sich Fahrertypen nach Alter oder Fahrtzweck. Aufgrund des fahrzeugbedingt höheren Risikos gilt es die Umsetzung bestehender Maßnahmen der aktiven und passiven Sicherheit von Motorradfahrenden (Fahrzeuge und Infrastruktur) voranzutreiben. Diese sind durch sinnvolle neue zielgruppenspezifische Maßnahmen zu ergänzen. Dabei spielt eine ausgewogene Balance zwischen präventiven und repressiven Maßnahmen, wie der konsequenten Verfolgung kritischer Verhaltensweisen eine besondere Rolle.

#### Lernen im Wandel der Mobilität

Die individuelle Mobilität steht in Wachstums- und Schrumpfungsregionen vor grundsätzlichen Veränderungen und hat damit auch Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit. Die voranschreitende Verknüpfung verschiedener Mobilitätsformen, wie z. B. das gemeinsame Benutzen von Fahrzeugen, das Hinzukommen neuer Fahrzeugarten oder die Nutzung verschiedener Verkehrsarten (Multimodalität) werden deutlich wachsen. Das sichere Erlernen und das lebenslange Lernen mit zunehmend unterschiedlichen Mobilitätsformen,

Assistenzsystemen, neuen rechtlichen Vorgaben und weiteren Ausprägungen der Automatisierung werden damit zwingend einhergehende Herausforderungen. Begleitend zum technologischen Fortschritt müssen auch die Nutzerinnen und Nutzer aller Altersgruppen im Umgang mit der Technik geschult werden. Hier bedarf es einer Modernisierung der Mobilitätsbildung unter Berücksichtigung zielgruppenspezifischer Methoden. Dabei ist neben der Wissensvermittlung das Erlernen von Kompetenzen von zentraler Bedeutung. Es wird ein Schwerpunkt im Bereich der Fahranfängerinnen und Fahranfänger gesehen, da hier ein hohes Unfallrisiko besteht. Dabei bedarf es einer kontinuierlichen Anpassung an zukünftige Veränderungen der Mobilität durch adaptierte Lehrpläne und ein modernes Fahrerlaubniswesen. Die zunehmende Verkehrsteilnahme von Menschen, die nicht in Deutschland aufgewachsen sind, d. h. ohne den Hintergrund einer entsprechenden Verkehrs- und Mobilitätserziehung, ist dabei zu berücksichtigen.

### Zukunftstechnologien, Automatisierung und Digitalisierung

Technische Entwicklungen bieten hohe Potenziale zur weiteren Verbesserung der Verkehrssicherheit. Diese sind durch alle Akteure bestmöglich zu nutzen. Die zunehmende Automatisierung der Fahraufgabe muss in jedem Entwicklungsschritt die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmenden gewährleistet sein. Dabei ist die Bewältigung der Fahraufgabe, die Überwachung durch den Fahrzeugführenden und automatisierte Fahrfunktionen in Einklang zu bringen. Zukunftstechnologien beschränken sich dabei nicht nur auf das automatisierte Fahren und die Vernetzung aller Verkehrsteilnehmenden untereinander, sondern auch mit der Straßeninfrastruktur. Die weitere technologische Entwicklung der intelligenten Verkehrssteuerung sowie die Planung von Mobilitätskonzepten und kommunikativer Maßnahmen muss ebenfalls berücksichtigt werden. Die künstliche Intelligenz ist voranzutreiben und deren Chance zur Verbesserung der Verkehrssicherheit zu nutzen. Die Elektromobilität aber auch weitere postfossile Mobilitätsformen müssen unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherheit bewertet und weiterentwickelt werden. Es sind neben der Verkehrssicherheit und ziviler Sicherheit auch die Cyber-Sicherheit und Datensicherheit zu beachten. Neue Technologien zur Unfalldatenerfassung und Unfallanalyse sind zu entwickeln und zu nutzen.

### Güterverkehr und Logistik

Ein funktionierender Warenverkehr bildet das Rückgrat einer arbeitsteiligen Gesellschaft und ist somit auch Voraussetzung für deren Wohlstand. Dieser Wohlstand darf nicht auf Kosten der Sicherheit Einzelner gehen. Der Güterverkehr in Deutschland wird weiter wachsen. Hierbei ergeben sich Änderungen im Schwer- und Lieferverkehr, sowohl für den Fern- und Nahverkehr als auch innerhalb der Kommunen (sogenannte „Letzte-Meile“). In Hinblick auf den Güterverkehr ist die Auslastung der Infrastruktur ein besonderer Faktor, aber auch die Modernisierung der Fahrzeugflotte sowie die Aus- und Weiterbildung der Berufskraftfahrenden. Neben zukünftigen Herausforderungen und Chancen durch das automatisierte und vernetzte Fahren ist davon auszugehen, dass auch neue Formen, wie z.B. Lastenfahrräder, mehr und mehr Teil des städtischen Wirtschaftsverkehrs werden. Hierbei können sich ändernde Logistikstrukturen und das steigende Aufkommen von Lieferungen bis zur Haustür die Rahmenbedingungen für die Verkehrssicherheit weiter beeinflussen. Eine verbesserte Verkehrssicherheit, die diese zu erwartenden Entwicklungen berücksichtigt, kombiniert mit innovativen Maßnahmen kommt dabei auch der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs zu Gute. Die Übernahme von zusätzlicher

Verantwortung für die Verkehrssicherheit durch Logistikunternehmen ist dahingehend zu unterstützen, dass Wettbewerbsnachteile möglichst vermieden werden. Zu den aktuell größten Herausforderungen gehören u. a. die Verhinderung von „Abbiegeunfällen“ und Unfällen durch Auffahren am Stauende. Die Potenziale alternativer Verkehrsmittel des Güterverkehrs außerhalb der Straße aber auch der Automatisierung sind für die Verbesserung der Verkehrssicherheit zu berücksichtigen.

### Unfallfolgen mindern

„Vision Zero“ im Straßenverkehr bedeutet die Vermeidung schwerer Folgen durch Unfälle und die Reduzierung des daraus resultierenden menschlichen Leids. Unfälle sind vor dem Hintergrund menschlichen Fehlverhaltens nicht immer zu verhindern, daher liegt in der Reduzierung von Unfallfolgen weiterhin ein großes Potenzial. Damit kann auch zukünftig die Anzahl der Getöteten und Schwerverletzten im Straßenverkehr weiter verringert werden. Die Entwicklung von Unfällen mit schwersten Verletzungen muss im Auge behalten werden, deren flächendeckende und verfügbare Datengrundlage jedoch bislang nicht ausreicht, um zielgerichtete Maßnahmen abzuleiten.

Chancen zur Verbesserung der aktiven und passiven Sicherheit von Fahrzeugen und in der Infrastruktur (innerorts und außerorts) sind zu nutzen. Besonders hohes Potential für die Verminderung der Unfallfolgen liegt bei der Infrastruktur. Dabei sind vor allem die Nutzerinnen und Nutzer von Pkw und Motorrad bei Unfällen mit Anprall auf Hindernissen im Seitenraum betroffen. Die Nutzung persönlicher Sicherungssysteme und Schutzausrüstungen der Verkehrsteilnehmenden im oder auf dem Fahrzeug ist weiter voranzutreiben.

Auch wenn es immer das erste Ziel ist, den Unfall zu verhindern, können Verkehrsteilnehmende dazu beitragen, Unfallfolgen dadurch abzumindern, dass sie sich selbst soweit es möglich ist, schützen. So steht beispielsweise trotz hoher Anschnallquote ein großer Teil der Getöteten im Zusammenhang mit einem nicht angelegten Sicherheitsgurt. Die Gewährleistung einer funktionierenden Rettungskette für die zeitnahe Behandlung von Unfallopfern ist ebenfalls von hoher Relevanz für die Verminderung der Unfallfolgen und ist daher weiter zu optimieren. Zukünftige Herausforderungen betreffen die Weiterentwicklung des Insassenschutzes beim autonomen Fahren und anderer neuer Verkehrsmittel (u. a. vernetzte und autonom fahrende Shuttles, Elektrokleinstfahrzeuge). Die Chancen von Assistenzsystemen, wie Notbremssysteme oder Abbiegeassistenzsysteme, sind konsequent zu nutzen.

### Zukunftsfähige Vorgaben und Verordnungen – Von der Geschwindigkeitsregelung über die Gestaltung von Straßen bis zur Fahrzeugentwicklung

Eine sichere Mobilität von morgen soll in einen zukunftsfähigen Rahmen mit entsprechenden Vorgaben und Verordnungen integriert werden. Dafür wird mit gesetzlichen Regelungen, aktuellen technischen Regelwerken sowie freiwilligen Regelungen ein zentraler Bestandteil der Verkehrssicherheitsarbeit vorgegeben. Diese sind dabei frühzeitig an neue Entwicklungen der Mobilität anzupassen. Gerade die Regelwerke müssen zeitnah aktuelle Erkenntnisse der Sicherheitsforschung und Entwicklungen aufgreifen und anwendergerecht aufbereiten. Darauf aufbauend müssen die sicherheitstechnischen Aspekte in der praktischen Umsetzung flächendeckend gestärkt werden. Zukünftige Mobilitätsformen werden neue Regelungen benötigen, welche neben der Verkehrssicherheit haftungsrechtliche und ethische, aber auch Aspekte der Datenerhebung berücksichtigen. Parallel dazu ergeben sich neue Formen der

Steuerung und Kontrolle des motorisierten Verkehrs im stärker automatisierten Fahren oder über infrastrukturseitige Systeme. Umsetzungshindernisse zum Beispiel aufgrund unterschiedlicher Zuständigkeiten und Zuständigkeitsebenen sind weiter durch alle beteiligten Akteure abzubauen.

Neben der Verbesserung der gesetzlichen Regelungen ist auch deren Verständlichkeit von entscheidender Bedeutung. Es sind Regelungen sowie deren Hintergründe transparent zu kommunizieren, um somit eine verbesserte Akzeptanz und Bekanntheit der Regeln bei den Verkehrsteilnehmenden zu schaffen, die ein regelkonformes Verhalten ermöglichen. Neben der Ausgestaltung der Regeln ist eine entsprechende Überwachung und Sanktionierung der gesetzlichen Vorgaben (allen voran der geltenden Geschwindigkeitsanordnungen) zentral für die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit. Überwachungsintensität und Sanktionshöhen werden noch stärker einer gefährdungsorientierten Priorisierung unterzogen. Die Überwachung ist dabei mit aufklärenden Komponenten zu verknüpfen, um das Verständnis und die Akzeptanz von Regeln bei den Verkehrsteilnehmenden zusätzlich zu fördern.

### Verbesserung des Verkehrsklimas

Ein effizientes und sicheres Verkehrssystem bedarf auch verantwortungs- und rücksichtsvoller Teilnehmender. Für das gemeinsame Ziel einer „Vision Zero“ ist das Verhalten jedes einzelnen Verkehrsteilnehmenden wichtig. Die Motivation zu einem rücksichtsvollen und verkehrssicheren Miteinander birgt ein nicht zu unterschätzendes Potenzial der Verkehrssicherheitsarbeit. Es lassen sich nicht alle Verhaltensweisen allein über gesetzliche Regeln steuern bzw. gänzlich überwachen. Riskante Verhaltensweisen, wie z. B. nicht angemessene Geschwindigkeiten oder die Ablenkung durch die Nutzung mobiler Endgeräte sollen reduziert und die Aufmerksamkeit für den Straßenverkehr sowie die Rücksichtnahme auf andere Verkehrsteilnehmende gefördert werden. Derzeit bestehen bereits vielfältige Ansätze für die Kommunikation von sicherheitsrelevanten Verhaltensaspekten, deren Wirkung durch den koordinierten Einsatz, mit regionalen Schwerpunktsetzungen und einer insgesamt breiteren Kommunikation erhöht werden kann. Eine zukünftige Herausforderung stellt u. a. das zunehmend komplexere Verkehrsgeschehen mit neuen Mobilitätsformen dar. Dies wird zusätzlich an Relevanz gewinnen, wenn sich mehr und höher automatisiert fahrende Fahrzeuge den Verkehrsraum mit konventionellen Verkehrsbeteiligungsarten teilen.

### Bestehende und wirksame Maßnahmen fördern, verbessern und flächendeckend umsetzen.

Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit werden seit Jahrzehnten engagiert vorangetrieben. Geeignete Maßnahmen sind häufig bereits bekannt und müssen bei Bedarf auch höhere Investitionen (z. B. zum Umbau der Straßeninfrastruktur) in Betracht ziehen. In vielen Bereichen der Verkehrssicherheitsarbeit – allen voran bei der Straßeninfrastruktur, z. B. bei der Aus- und Fortbildung des Fachpersonals im Verkehrswesen oder dem freiwilligen Einbau von Fahrzeugsicherheitssystemen – soll die gesamtgesellschaftliche Verantwortung weiter intensiviert und dabei existierende und wirksame Maßnahmen verstärkt umgesetzt werden. Die Akzeptanz von den Entscheidungsträgern bis hin zu betroffenen Anwohnern oder Verkehrsteilnehmern, die hierfür erforderlichen Schritte zu gehen, ist für eine erfolgreiche Umsetzung von maßgeblicher Bedeutung. Die Umsetzung der Maßnahmen selbst sowie die Maßnahmenwirkungen sind konsequent zu überprüfen und zu kommunizieren. Damit sollen einerseits effektive Maßnahmen flächendeckend verbreitet aber auch nicht-wirksame

Maßnahmen vermieden werden. Hier muss die Forschung u. a. zur Wirksamkeitsanalyse noch stärker unterstützen. Insgesamt liegt in einer intensivierten Umsetzung wirksamer Maßnahmen ein hohes Potenzial zur Reduzierung der Zahl und Schwere von Verkehrsunfällen.

Eine Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Maßnahmenumsetzung ist jedoch erforderlich. Die Verfahren der Verkehrssicherheitsarbeit – wie z. B. das Sicherheitsmanagement der Straßeninfrastruktur – sind auf unterschiedlichen Ebenen und durch unterschiedliche Institutionen stärker zu systematisieren, besser zu koordinieren sowie durch innovative Ansätze und neue Technologien zu ergänzen. Zentrale Herausforderungen in diesem Handlungsfeld stellen die Gewährleistung einer vergleichbaren und effektiven Verkehrssicherheitsarbeit in allen Aufgabenbereichen dar. Eine standardisierte, fehlerverzeihende und für alle Verkehrsteilnehmenden verständliche Infrastruktur sollte hierbei das Ziel sein.

#### **IV. Umsetzung der Strategie durch Maßnahmen**

- Die Akteure übernehmen aktiv die Verantwortung für ihre konkreten Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und werden eine zeitnahe Umsetzung in ihrer Zuständigkeit und Verantwortung anstreben.
- Die Akteure sollen, wo immer möglich, ihre Maßnahmen kommunizieren, um die gesellschaftliche Akzeptanz für die Verkehrssicherheitsarbeit sowie das Bewusstsein aller Verkehrsteilnehmenden für ein verkehrssicheres Verhalten zu stärken.
- Es sollten vor allem solche Maßnahmen priorisiert werden, die nach wissenschaftlichen Erkenntnissen die größten Effekte versprechen – entweder absolut oder in Relation zum Aufwand. Im Rahmen eines systematischen Ansatzes können solche Maßnahmen das gesamte Bundesgebiet umfassen, regional wirksam sein oder lokal z. B. an Unfallschwerpunkten umgesetzt werden.
- Im Rahmen dieses „Pakts für Verkehrssicherheit“ werden Maßnahmenprogramme zwischen Bund, Bundesländern, Kommunen, Verbänden oder weiteren öffentlichen und privaten Akteuren der Verkehrssicherheitsarbeit ressortübergreifend angestrebt. Bestandteil dieser Programme sind klare Zeitfenster und Zuständigkeiten für die Umsetzung. Bund und Bundesländer gehen mit gemeinsamen Vorschlägen voran.
- Entwicklungen und Maßnahmen in der Verkehrssicherheit werden kontinuierlich evaluiert, bewertet und veröffentlicht, um den Akteuren Rückmeldung zu geben und je nach Bedarf bei den Maßnahmen nachsteuern zu können.